

**DIRECTIVA 2004/50/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 29 de Abril de 2004**

que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho  
relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a  
Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente os artigos 71.º e 156.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>3</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>4</sup>, tendo em conta o projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação, em 23 de Março de 2004,

---

<sup>1</sup> JO C 126 E de 28.5.2002, p. 312.

<sup>2</sup> JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

<sup>3</sup> JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

<sup>4</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (JO C 38 E de 12.2.2004, p. 119), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 (JO C 270 E de 11.11.2003, p. 7) e posição do Parlamento Europeu de 23 de Outubro de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 22 de Abril de 2004 e decisão do Conselho de 26 de Abril de 2004.

---

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos dos artigos 154.º e 155.º do Tratado, a Comunidade contribui para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias no sector dos transportes. A fim de realizar estes objectivos, a Comunidade realizará todas as acções que possam revelar-se necessárias para assegurar a interoperabilidade das redes, em especial no domínio da harmonização das normas técnicas.
- (2) No que respeita ao sector ferroviário, foi tomada uma primeira medida com a Directiva 96/48/CE <sup>1</sup>. A fim de realizar os objectivos desta directiva, a Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária (AEIF), designada no âmbito dessa directiva como organismo representativo comum, elaborou projectos de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), que a Comissão aprovou em 30 de Maio de 2002.
- (3) A Comissão adoptou, em 10 de Setembro de 1999, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho que apresentou uma primeira avaliação dos progressos alcançados com a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. Na sua Resolução de 17 de Maio de 2000 <sup>2</sup>, o Parlamento Europeu solicitou à Comissão que apresentasse propostas de alteração da Directiva 96/48/CE com base no modelo previsto na Directiva 2001/16/CE <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/03 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>2</sup> JO C 59 de 23.2.2001, p. 121.

<sup>3</sup> JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

- 
- (4) A Directiva 2001/16/CE, à semelhança da Directiva 96/48/CE, introduziu procedimentos comunitários para a preparação e adopção de ETI, bem como normas comuns para a avaliação da conformidade com estas ETI. Foi atribuído um mandato à AEIF, igualmente designada como organismo representativo comum, para o desenvolvimento do primeiro grupo de ETI.
- (5) O trabalho de desenvolvimento das ETI no domínio da alta velocidade, a aplicação da Directiva 96/48/CE a projectos concretos e os trabalhos do Comité criado ao abrigo dessa directiva permitem retirar determinados ensinamentos e levaram a Comissão a propor alterações às duas directivas relativas à interoperabilidade ferroviária.
- (6) A aprovação do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que institui a Agência Ferroviária Europeia ("regulamento relativo à Agência") <sup>1</sup>, e da Directiva 2004/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade ("directiva relativa à segurança ferroviária") <sup>2</sup>, implica que se deva alterar algumas disposições das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. Em especial, assim que a Agência se encontre em funcionamento, é ela que será mandatada pela Comissão para a elaboração de todos os projectos de ETI, novas ou revistas.

---

<sup>1</sup> JO L ... .

<sup>2</sup> JO L ... .

- (7) A entrada em vigor da Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários <sup>1</sup>, da Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário <sup>2</sup>, e da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança <sup>3</sup>, tem incidência na realização da interoperabilidade. Tal como para os outros modos de transporte, a extensão dos direitos de acesso deve ser acompanhada das necessárias medidas de harmonização. É pois necessário realizar a interoperabilidade em toda a rede, alargando progressivamente o âmbito de aplicação geográfico da Directiva 2001/16/CE. Importa também alargar o fundamento jurídico da Directiva 2001/16/CE ao artigo 71.º do Tratado, em que assentou a Directiva 2001/12/CE.
- (8) O Livro Branco sobre a política europeia de transportes anuncia a presente directiva, que constitui um elemento da estratégia da Comissão para revitalizar os caminhos-de-ferro e, conseqüentemente, reequilibrar a utilização dos modos de transporte, prosseguindo, deste modo, o objectivo final de descongestionamento das ligações na Europa.
- (9) As ETI desenvolvidas no âmbito da Directiva 96/48/CE não dizem explicitamente respeito aos trabalhos de renovação das infra-estruturas e do material circulante nem às substituições efectuadas em manutenção preventiva. Esta aplicação está prevista no âmbito da Directiva 2001/16/CE relativamente aos caminhos-de-ferro convencionais, sendo necessário harmonizar as duas directivas neste ponto.

---

<sup>1</sup> JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

<sup>3</sup> JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

- 
- (10) O desenvolvimento das ETI no domínio da alta velocidade revelou que é necessário clarificar a relação entre, por um lado, os requisitos essenciais da Directiva 96/48/CE e as ETI e, por outro lado, as normas europeias e outros documentos normativos. É necessário, designadamente, distinguir entre as normas ou partes de normas cuja obrigatoriedade é indispensável para alcançar o objectivo dessa directiva e as normas "harmonizadas" desenvolvidas no espírito da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização.
- (11) Regra geral, as especificações europeias são desenvolvidas à luz da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização. Estas conferem uma presunção de conformidade relativamente aos requisitos essenciais da Directiva 96/48/CE, nomeadamente no caso dos componentes da interoperabilidade e das interfaces. Estas especificações europeias (ou as partes aplicáveis das mesmas) não são obrigatórias, não podendo ser-lhes feita qualquer referência explícita nas ETI. As referências destas especificações europeias são publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e os Estados-Membros publicam as referências das normas nacionais de transposição das normas europeias.
- (12) Em determinados casos, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva, as ETI podem fazer uma referência explícita a normas ou especificações europeias. Esta referência explícita tem consequências que importa precisar. Nomeadamente, estas normas e especificações europeias são obrigatórias a partir do momento em que a ETI for aplicável.
- (13) É a ETI que fixa todas as disposições que devem ser respeitadas por um componente de interoperabilidade, bem como o procedimento a seguir na avaliação da conformidade. Além disso, há que precisar que qualquer componente deve ser sujeito ao processo de avaliação da conformidade e da capacidade de utilização indicado nas ETI e ser acompanhado do correspondente certificado.

- 
- (14) Por razões de segurança, é necessário exigir que os Estados-Membros atribuam um código de identificação a cada veículo que entrou em serviço. O veículo é em seguida inscrito num registo de matrícula nacional. Os registos devem poder ser consultados por todos os Estados-Membros e por determinados agentes económicos da Comunidade. Devem ser coerentes no que diz respeito ao formato dos dados. Por conseguinte, os registos devem ser objecto de especificações comuns, funcionais e técnicas.
- (15) Importa precisar o tratamento que deve ser dado no caso de requisitos essenciais aplicáveis a um subsistema que não tenham ainda sido objecto de especificações exaustivas na ETI correspondente. Neste caso, é desejável que os organismos encarregues dos processos de avaliação da conformidade e de verificação sejam os já notificados nos termos do artigo 20.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (16) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>1</sup>.
- (17) Importa precisar a definição de material circulante constante do Anexo I da Directiva 96/48/CE. A presente directiva deve abranger igualmente o material circulante concebido para circular apenas em linhas adaptadas para a alta velocidade, a velocidade da ordem dos 200 km/h.
- (18) A aplicação da presente directiva deve preservar, na medida do possível, os trabalhos já iniciados no âmbito das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, bem como a aplicação destas directivas pelos Estados-Membros no âmbito de projectos que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento no momento da entrada em vigor da presente directiva.

---

<sup>1</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

- 
- (19) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, isto é, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido ao seu carácter transeuropeu reconhecido pelo Tratado, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (20) As ETI aplicáveis ao sistema ferroviário de alta velocidade relativas à infra-estrutura, ao material circulante, à energia, ao controlo, ao comando e sinalização, à exploração e à manutenção foram aprovadas pela Comissão em 30 de Maio de 2002. Os projectos de ETI referidos no ponto 5) do artigo 1.º e no ponto 5) do artigo 2.º dizem respeito à revisão dessas ETI ou à adopção de novas ETI.
- (21) Está actualmente a ser desenvolvido, tal como previsto no artigo 25.º da Directiva 2001/16/CE, um projecto de referencial das regras técnicas que asseguram o actual grau de interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. É necessário actualizar essas regras técnicas, tendo em vista o alargamento do âmbito de aplicação dessa directiva e tendo igualmente em conta o primeiro grupo de ETI a aprovar até 2004.
- (22) Sem prejuízo das isenções do âmbito de aplicação da Directiva 2001/16/CE, deverá ser incentivada a aplicação voluntária pelos Estados-Membros, a nível nacional, das disposições pertinentes dessa directiva, tendo em vista melhorar a relação custo/eficácia e as economias de escala no sector industrial.
- (23) As Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE devem ser alteradas em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

---

Artigo 1.º

A Directiva 96/48/CE é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 1.º

1. A presente directiva tem por objectivo fixar as condições que devem ser satisfeitas para realizar, no território comunitário, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade descrito no Anexo I.

Essas condições dizem respeito à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema que entraram em serviço após ... \* , bem como às qualificações e condições de higiene e de segurança do pessoal que participa na sua exploração.

2. A prossecução deste objectivo deve levar à definição de um nível óptimo de harmonização técnica que permita:

- a) Facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transporte ferroviário internacional no território comunitário e com países terceiros;
- b) Contribuir para a realização progressiva do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, exploração, renovação e readaptação do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;
- c) Contribuir para a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.";

---

\* Data de entrada em vigor da presente directiva.

2) No artigo 2.º são aditadas as seguintes alíneas:

- j) "Parâmetro fundamental", as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, que devem ser objecto de uma decisão ou de uma recomendação nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, antes do desenvolvimento de projectos de ETI completos;
- k) "Caso específico", qualquer parte do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que exija disposições particulares nas ETI, de carácter transitório ou definitivo, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de compatibilidade com o sistema existente. Pode compreender, nomeadamente, os casos das linhas e redes ferroviárias isoladas do resto do território comunitário, o gabarito, a bitola da via ou a distância entre as vias;
- l) "Readaptação", as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o desempenho global do subsistema;
- m) "Substituição no âmbito da manutenção", a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;
- n) "Renovação", as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;
- o) "Sistema ferroviário existente", o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, que compreende as linhas e as instalações fixas da rede ferroviária existente, e o material circulante existente de qualquer categoria e origem que circula nessas infra-estruturas;

- 
- p) "Entrada em serviço", o conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado no seu estado de funcionamento nominal.";
- 3) É revogada a alínea h) do n.º 2;
- 4) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:
- "1. Cada subsistema é objecto de uma ETI. Se necessário, um subsistema pode ser objecto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas. A decisão de desenvolver e/ou rever uma ETI, bem como a escolha do respectivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, requer um mandato em conformidade com o n.º 1 do artigo 6.º.";
- b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:
- "3. Na medida do necessário, e a fim de alcançar os objectivos referidos no artigo 1.º, cada ETI deverá:
- a) Indicar o âmbito de aplicação previsto (parte da rede ou do material circulante referidos no Anexo I, subsistema ou parte de subsistema referidos no Anexo II);
- b) Estabelecer os requisitos essenciais a aplicar ao subsistema em causa e às respectivas interfaces com outros subsistemas;

- 
- c) Definir as especificações funcionais e técnicas a cumprir pelo subsistema e respectivas interfaces com outros subsistemas. Se necessário, essas especificações podem diferir de acordo com a utilização do subsistema, por exemplo, segundo as categorias de linhas e/ou de material circulante previstas no Anexo I;
  - d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objecto de especificações europeias, incluindo normas europeias, necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;
  - e) Indicar, em cada caso previsto, quais os procedimentos que devem ser utilizados para, por um lado, avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes de interoperabilidade ou, por outro, proceder à verificação "CE" dos subsistemas. Estes procedimentos basear-se-ão nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;
  - f) Indicar a estratégia de implementação das ETI, em especial as fases a transpor para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento das ETI;
  - g) Indicar, para o pessoal envolvido, as competências profissionais e as condições de higiene e segurança no trabalho exigidas para a exploração e manutenção do subsistema, bem como para a aplicação das ETI.";

c) É inserido o seguinte número:

"6. As ETI podem fazer uma referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva. Nesse caso, essas normas ou especificações europeias (ou as partes pertinentes das mesmas) são consideradas anexos à respectiva ETI e são obrigatórias a partir do momento em que a ETI seja aplicável. Na falta de normas ou especificações europeias, e na pendência da sua elaboração, pode ser feita referência a outros documentos normativos claramente identificados; neste caso, deve tratar-se de documentos facilmente acessíveis e do domínio público.";

5) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 6.º

1. Os projectos de ETI e as alterações posteriores das ETI devem ser elaborados mediante mandato da Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. A sua elaboração deve ser feita sob a responsabilidade da Agência, em conformidade com os artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que institui a Agência Ferroviária Europeia ("regulamento relativo à Agência") \*, e em cooperação com os grupos de trabalho mencionados nesses artigos.

As ETI serão adoptadas e revistas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. As ETI são publicadas pela Comissão no Jornal Oficial da União Europeia.

2. Competirá à Agência preparar a revisão e a actualização das ETI e fazer toda e qualquer recomendação útil ao Comité referido no artigo 21.º para atender à evolução técnica ou às exigências sociais.

3. Os projectos de ETI devem ser elaborados em duas fases.

Em primeiro lugar, a Agência identifica os parâmetros fundamentais para essa ETI, bem como as interfaces com os outros subsistemas e qualquer outro caso específico que seja necessário. Para cada um desses parâmetros e interfaces, devem ser apresentadas as soluções alternativas mais vantajosas, acompanhadas das respectivas justificações técnicas e económicas. É tomada uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, prevendo, se necessário, casos específicos.

Seguidamente, a Agência elabora o projecto de ETI a partir desses parâmetros fundamentais. A Agência deve ter em conta, sempre que adequado, os progressos técnicos, os trabalhos de normalização já efectuados, os grupos de trabalho já instituídos e os trabalhos de investigação reconhecidos. Juntamente com cada projecto de ETI deve ser apresentada uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI; essa avaliação deve indicar o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

4. Na elaboração, adopção e revisão de cada ETI (incluindo os parâmetros fundamentais) deve atender-se ao custo e às vantagens previsíveis de todas as soluções técnicas consideradas, bem como às respectivas interfaces, a fim de definir e implementar as soluções mais vantajosas. Os Estados-Membros devem participar nessa avaliação fornecendo os dados necessários.

5. O Comité referido no artigo 21.º deve ser regularmente informado dos trabalhos de elaboração das ETI. No decurso dos seus trabalhos, o Comité pode formular todos os mandatos ou todas as recomendações que considere úteis acerca da concepção das ETI, bem como da avaliação dos custos e benefícios. O Comité pode, nomeadamente, a pedido de um Estado-Membro, requerer que se analisem soluções alternativas e que a respectiva avaliação dos custos e benefícios conste do relatório anexo ao projecto de ETI.

6. Aquando da adopção de cada ETI, a respectiva data de entrada em vigor é fixada nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. Sempre que, por motivo de compatibilidade técnica, tenham de entrar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

7. A elaboração, a adopção e a revisão das ETI devem ter em conta o parecer dos utentes no que diz respeito às características com incidência directa nas condições de utilização dos subsistemas por esses mesmos utentes. Para o efeito, a Agência consulta as associações e organizações representativas dos utentes durante os trabalhos de elaboração e de revisão das ETI. A Agência junta ao projecto de ETI um relatório sobre os resultados dessa consulta.

A lista das associações e organizações a consultar será elaborada pelo Comité previsto no artigo 21.º antes da adopção do mandato de revisão das ETI e poderá ser reexaminada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão.

8. Na elaboração, na adopção e na revisão das ETI deve ser tido em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas na alínea g) do n.º 3 do artigo 5.º.

Para o efeito, os parceiros sociais devem ser consultados antes de o projecto de ETI ser submetido, para aprovação ou revisão, à apreciação do Comité referido no artigo 21.º.

Os parceiros sociais serão consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão \*\*, e devem dar parecer no prazo de três meses.

---

\* JO L ... .

\*\* JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.";

6) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 7.º

Os Estados-Membros podem não aplicar uma ou mais ETI, inclusive as que se referem ao material circulante, nos casos e condições seguintes:

- a) A projectos de novas linhas, à renovação ou readaptação de linhas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação dessas ETI;
- b) A projectos de renovação ou readaptação de linhas existentes, quando o gabarito, a bitola, a distância entre os eixos das vias ou a tensão eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros da linha existente;
- c) A projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes no território desse Estado-Membro, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto do território comunitário;

- d) A todos os projectos relativos à renovação, extensão ou readaptação de linhas existentes, quando a aplicação dessa ou dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e/ou a compatibilidade do sistema ferroviário do Estado-Membro;
- e) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitirem, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total das ETI correspondentes.

Em todos os casos, o Estado-Membro interessado deve notificar previamente a Comissão da derrogação a que tenciona recorrer e enviar-lhe um processo com as ETI ou as partes de ETI que pretende não sejam aplicadas, bem como as especificações correspondentes que deseja aplicar. A Comissão analisará as medidas previstas pelo Estado-Membro. Nos casos b) e d), a Comissão tomará uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. Se necessário, será formulada uma recomendação relativa às especificações a aplicar. Todavia, no caso da alínea b), a decisão da Comissão não deve visar o gabarito nem a bitola.";

- 7) Ao artigo 9.º é aditado o seguinte parágrafo:

"Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração "CE" de conformidade ou de adequação para utilização.";

- 8) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

"2. Todos os componentes de interoperabilidade devem ser sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na respectiva ETI e ser acompanhados do correspondente certificado.";

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"3. Os Estados-Membros considerarão que um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.";

c) São revogados os n.ºs 4 e 5;

9) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 11.º

Quando um Estado-Membro ou a Comissão considerar que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para efeitos da presente directiva, não satisfazem os requisitos essenciais, pode ser decidida, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao Comité instituído pela Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade de informação <sup>\*</sup>, a alteração dessas especificações ou a sua retirada total ou parcial das publicações onde se encontram incluídas.

---

\* JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 1998/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).";

10) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 14.º

1. Cabe a cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que sejam implantados ou explorados no seu território.

Para esse efeito, cada Estado-Membro deve tomar todas as medidas necessárias para que esses subsistemas apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados de modo a não comprometer a observância dos requisitos essenciais que se lhes aplicam quando integrados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

Cada Estado-Membro deve verificar nomeadamente a compatibilidade desses subsistemas com o sistema em que vão ser integrados.

2. Cabe a cada Estado-Membro verificar, na altura da entrada em serviço e, seguidamente, a intervalos regulares, se esses subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que se lhes aplicam. Para este efeito, devem ser utilizados os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.

3. Em caso de renovação ou de readaptação, o gestor da infra-estrutura ou as empresas ferroviárias devem apresentar ao Estado-Membro em questão um dossier com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisará o dossier e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decidirá se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na acepção da presente directiva.

É necessária uma nova autorização de entrada em serviço sempre que o nível de segurança global possa ser afectado pelas obras previstas.

4. Sempre que os Estados-Membros autorizem a entrada em serviço de material circulante, compete-lhes assegurar a atribuição de um código de identificação alfanumérico a cada veículo. Esse código deve ser apostado no veículo e figurar num registo nacional de material circulante que obedeça aos seguintes critérios:

- a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;
- b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;
- c) O registo deve ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelos inquéritos designados nos termos dos artigos 16.º e 21.º da Directiva 2004/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade \* ("directiva relativa à segurança ferroviária"); deve igualmente ser acessível, na sequência de qualquer pedido legítimo, às entidades reguladoras designadas nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança \*\*, às empresas ferroviárias e aos gestores das infra-estruturas.

No caso do material circulante que entrou em serviço pela primeira vez num país terceiro, os Estados-Membros podem aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes. Todavia, uma vez que um Estado-Membro tenha autorizado a entrada em serviço desses veículos no seu território, deve existir a possibilidade de obter os dados correspondentes, enumerados nas alíneas c), d) e e) do n.º 5, através do registo.

5. As especificações comuns do registo serão adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, tendo por base um projecto de especificações elaborado pela Agência. Esse projecto de especificações deverá incluir: conteúdo, formato dos dados, arquitectura funcional e técnica, modo de funcionamento e normas para a introdução de dados e para a consulta. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Referências da declaração "CE" de verificação e entidade que a emitiu;
- b) Referências do registo do material circulante referido no artigo 22.º-A;
- c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;
- d) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- e) Dados críticos de segurança relativos ao calendário de manutenção do veículo.

---

\* JO L ... .

\*\* JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).";

11) Ao artigo 15.º é aditado o seguinte parágrafo:

"Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração "CE" de verificação.";

12) O n.º 3 do artigo 16.º passa a ter a seguinte redacção:

"3. Na falta de ETI, inclusivamente nos casos em que tenha sido notificada uma derrogação nos termos do artigo 7.º, os Estados-Membros devem enviar aos restantes Estados-Membros e à Comissão, para cada subsistema, a lista das normas técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais. Esse envio deve ser feito até ... \* e, posteriormente, sempre que a lista de normas técnicas sofra qualquer alteração. Nessa ocasião, os Estados-Membros devem indicar igualmente os organismos responsáveis, no caso dessas normas técnicas, pela execução do processo de verificação referido no artigo 18.º.;

13) Ao artigo 17.º é aditado o seguinte parágrafo:

"Nesse caso, as ETI serão sujeitas a revisão nos termos do n.º 2 do artigo 6.º. Se alguns aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais não puderem ser explicitamente tratados numa ETI, deverão ser claramente identificados num anexo à ETI. Nestes casos, é aplicável o n.º 3 do artigo 16.º.;"

14) Ao n.º 2 do artigo 18.º é aditado o seguinte parágrafo:

"A missão abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, com base nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos no artigo 22.º-A.;"

---

\* Um ano após a entrada em vigor da presente directiva.

15) O n.º 5 do artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:

"5. A Comissão instituirá um grupo de coordenação dos organismos notificados (a seguir denominado "grupo de coordenação") que apreciará qualquer questão relativa à aplicação dos processos de avaliação da conformidade ou da adequação para utilização referidos no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º ou à aplicação das ETI relevantes. Os representantes dos Estados-Membros podem participar, na qualidade de observadores, nos trabalhos do grupo de coordenação.

A Comissão e os observadores devem informar o Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 21.º dos trabalhos levados a cabo no grupo de coordenação. A Comissão proporá, quando adequado, as medidas necessárias para solucionar os problemas.

Quando necessário, a coordenação dos organismos notificados será efectuada de acordo com o artigo 21.º";

16) O artigo 21.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 21.º

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências atribuídas à Comissão \*, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

4. Caso se verifique que tal é necessário, o Comité pode constituir grupos de trabalho para coadjuvarem no desempenho das suas funções, em especial com o objectivo de coordenar os organismos notificados.

---

\* JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).";

17) São inseridos os seguintes artigos:

"Artigo 21.º-A

1. O Comité pode apreciar qualquer questão relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, incluindo as questões ligadas à interoperabilidade entre o presente sistema e o de países terceiros.

2. O Comité pode apreciar qualquer questão relativa à aplicação da presente directiva. Se necessário, a Comissão adoptará uma recomendação de execução nos termos do n.º 2 do artigo 21.º.

Artigo 21.º-B

1. Por sua própria iniciativa ou a pedido de um Estado-Membro, a Comissão pode decidir, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, conferir mandato para a elaboração de uma ETI relativa a um domínio complementar, na medida em que diga respeito a um subsistema contemplado no Anexo II.

2. Nos termos do n.º 2 do artigo 21.º e com base numa proposta da Comissão, o Comité dotar-se-á de um programa de trabalho conforme com os objectivos da presente directiva e da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional \*.

#### Artigo 21.º-C

Os Anexos II a VI podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 21.º.

---

\* JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.";

18) É inserido o seguinte artigo:

#### "Artigo 22.º-A

1. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam publicados e actualizados anualmente um registo da infra-estrutura e um registo do material circulante. Esses registos devem indicar as características principais de cada subsistema ou parte de subsistema em causa, tais como os parâmetros fundamentais, e a sua concordância com as características prescritas pelas ETI aplicáveis. Para o efeito, cada ETI deve indicar com precisão as informações que devem figurar nos registos das infra-estruturas e do material circulante.

2. Será enviada cópia desses registos aos Estados-Membros interessados e à Agência, cópia essa que deverá ser colocada à disposição das partes interessadas, incluindo, pelo menos, os profissionais do sector.";

19) O Anexo I é substituído pelo texto que figura no Anexo I da presente directiva;

- 
- 20) O Anexo II é substituído pelo texto que figura no Anexo II da presente directiva;
- 21) Ao Anexo III é aditado o seguinte ponto:

"2.4.4: Controlo

Os comboios devem estar equipados de um aparelho de registo. Os dados recolhidos por este aparelho e o tratamento das informações devem ser harmonizados.";

- 22) Ao ponto 2 do Anexo VII é aditado o seguinte parágrafo:

"Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário \*, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva 2004/.../CE +, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

---

\* JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26)".

Artigo 2.º

A Directiva 2001/16/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O título passa a ter a seguinte redacção: "Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional";

---

+ Número da directiva relativa à segurança ferroviária.

2) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

"1. A presente directiva tem por objecto fixar as condições a satisfazer para realizar no território comunitário a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tal como se encontra descrito no Anexo I. Estas condições dizem respeito à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema, que serão colocados em serviço após a data de entrada em vigor da presente directiva, bem como às qualificações profissionais e condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção.";

b) No n.º 2, o proémio passa a ter a seguinte redacção:

"2. A prossecução deste objectivo deve levar à definição de um nível óptimo de harmonização técnica que permita";

c) É aditado o seguinte número:

"3. O âmbito de aplicação da presente directiva será progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário convencional, incluindo as vias de acesso aos serviços dos terminais e portos que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, com excepção das infra-estruturas e do material circulante reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística ou das infra-estruturas que estejam funcionalmente isoladas do resto do sistema ferroviário, e sem prejuízo das derrogações à aplicação das ETI nos casos enumerados no artigo 7.º.

As disposições da directiva apenas serão aplicáveis às partes da rede que ainda não estejam abrangidas pelo n.º 1 a partir da data de entrada em vigor das ETI correspondentes, que deverão ser adoptadas, segundo o procedimento a seguir descrito, aos domínios de aplicação fixados nessas ETI.

Até 1 de Janeiro de 2006, e nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, a Comissão adoptará um programa de trabalho relativo à elaboração de novas ETI e/ou à revisão das ETI já adoptadas, tendo em vista cobrir as linhas e o material circulante ainda não abrangidos.

Esse programa de trabalho indicará um primeiro grupo de novas ETI e/ou de alterações a ETI, a elaborar até 1 de Janeiro de 2009, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 5.º sobre a possibilidade de prever casos específicos e sem prejuízo do disposto no artigo 7.º, que permite derrogações em circunstâncias especiais. A escolha dos aspectos que serão abrangidos pelas ETI basear-se-á na relação custo/eficácia prevista para cada medida proposta e no princípio da proporcionalidade das medidas tomadas ao nível comunitário. Para esse efeito, será devidamente tomado em consideração o ponto 4 do Anexo I e o necessário equilíbrio entre, por um lado, os objectivos da não interrupção da circulação dos comboios e da harmonização técnica e, por outro lado, o nível transeuropeu, nacional, regional ou local do tráfego em questão.

Após a elaboração do primeiro grupo de ETI, a determinação das prioridades para o desenvolvimento de novas ETI ou para a revisão das ETI existentes será efectuada nos termos do n.º 2 do artigo 21.º.

Os Estados-Membros podem não aplicar o disposto no presente número no caso de projectos que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação do grupo pertinente de ETI.";

3) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) É revogada a alínea h);

b) As alíneas l) e m) passam a ter a seguinte redacção:

"l) "Readaptação", as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o desempenho global do subsistema;

m) "Renovação", as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;"

c) São aditadas as seguintes alíneas:

"o) "Substituição no âmbito da manutenção", a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

p) "Entrada em serviço", o conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado no seu estado de funcionamento nominal.";

4) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

"1. Cada subsistema é objecto de uma ETI. Se necessário, um subsistema pode ser objecto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas. A decisão de desenvolver e/ou rever uma ETI, bem como a escolha do respectivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, requer um mandato em conformidade com o n.º 1 do artigo 6.º.";

b) A alínea e) do n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"e) Indicar, em cada caso previsto, quais os procedimentos que devem ser utilizados para, por um lado, avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes de interoperabilidade ou, por outro, proceder à verificação "CE" dos subsistemas. Estes procedimentos basear-se-ão nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;"

c) É aditado o seguinte número:

"7. As ETI podem fazer uma referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva. Nesse caso, essas normas ou especificações europeias (ou as partes pertinentes das mesmas) são consideradas anexos à respectiva ETI e são obrigatórias a partir do momento em que a ETI seja aplicável. Na falta de normas ou especificações europeias, e na pendência da sua elaboração, pode ser feita referência a outros documentos normativos claramente identificados; neste caso, deve tratar-se de documentos facilmente acessíveis e do domínio público.";

5) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 6.º

1. Os projectos de ETI e as alterações posteriores das ETI devem ser elaborados mediante mandato da Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. A sua elaboração deve ser feita sob a responsabilidade da Agência, em conformidade com os artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que institui a Agência Ferroviária Europeia ("regulamento relativo à Agência") \*, e em cooperação com os grupos de trabalho mencionados nesses artigos.

As ETI serão adoptadas e revistas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. As ETI são publicadas pela Comissão no Jornal Oficial da União Europeia.

2. Competirá à Agência preparar a revisão e a actualização das ETI e fazer toda e qualquer recomendação útil ao Comité referido no artigo 21.º para atender à evolução técnica ou às exigências sociais.

3. Os projectos de ETI devem ser elaborados em duas fases.

Em primeiro lugar, a Agência identifica os parâmetros fundamentais para essa ETI, bem como as interfaces com os outros subsistemas e qualquer outro caso específico que seja necessário. Para cada um desses parâmetros e interfaces, devem ser apresentadas as soluções alternativas mais vantajosas, acompanhadas das respectivas justificações técnicas e económicas. É tomada uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, prevendo, se necessário, casos específicos.

Seguidamente, a Agência elabora o projecto de ETI a partir desses parâmetros fundamentais. A Agência deve ter em conta, sempre que adequado, os progressos técnicos, os trabalhos de normalização já efectuados, os grupos de trabalho já instituídos e os trabalhos de investigação reconhecidos. Juntamente com cada projecto de ETI deve ser apresentada uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI; essa avaliação deve indicar o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

4. Na elaboração, adopção e revisão de cada ETI (incluindo os parâmetros fundamentais) deve atender-se ao custo e às vantagens previsíveis de todas as soluções técnicas consideradas, bem como às respectivas interfaces, a fim de definir e implementar as soluções mais vantajosas. Os Estados-Membros devem participar nessa avaliação fornecendo os dados necessários.

5. O Comité referido no artigo 21.º deve ser regularmente informado dos trabalhos de elaboração das ETI. No decurso dos seus trabalhos, o Comité pode formular todos os mandatos ou todas as recomendações que considere úteis acerca da concepção das ETI, bem como da avaliação dos custos e benefícios. O Comité pode, nomeadamente, a pedido de um Estado-Membro, requerer que se analisem soluções alternativas e que a respectiva avaliação dos custos e benefícios conste do relatório anexo ao projecto de ETI.

6. Aquando da adopção de cada ETI, a respectiva data de entrada em vigor é fixada nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. Sempre que, por motivo de compatibilidade técnica, tenham de entrar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

7. A elaboração, a adopção e a revisão das ETI devem ter em conta o parecer dos utentes no que diz respeito às características com incidência directa nas condições de utilização dos subsistemas por esses mesmos utentes. Para o efeito, a Agência consulta as associações e organizações representativas dos utentes durante os trabalhos de elaboração e de revisão das ETI. A Agência junta ao projecto de ETI um relatório sobre os resultados dessa consulta.

A lista das associações e organizações a consultar será elaborada pelo Comité previsto no artigo 21.º antes da adopção do mandato para a primeira ETI, a qual poderá ser reexaminada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão.

8. Na elaboração, na adopção e na revisão das ETI deve ser tido em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas na alínea g) do n.º 3 do artigo 5.º.

Para o efeito, os parceiros sociais devem ser consultados antes de o projecto de ETI ser submetido, para aprovação ou revisão, à apreciação do Comité referido no artigo 21.º.

Os parceiros sociais serão consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão \*\*. Os parceiros sociais dão parecer no prazo de três meses.

---

\* JO L ... .

\*\* JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.";

- 6) A alínea a) do artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:
- "a) A projectos de novas linhas, à renovação ou readaptação de linhas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação dessas ETI;"
- 7) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:
- "2. Todos os componentes de interoperabilidade devem ser sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na respectiva ETI e ser acompanhados do correspondente certificado.";
- b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:
- "3. Os Estados-Membros considerarão que um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.";

c) São revogados os n.ºs 4 e 5;

8) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 11.º

Quando um Estado-Membro ou a Comissão considerar que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos da presente directiva, não satisfazem os requisitos essenciais, pode ser decidida, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao Comité instituído pela Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade de informação <sup>\*</sup>, a alteração dessas especificações ou a sua retirada total ou parcial das publicações onde se encontram incluídas.

---

\* JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 1998/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).";

9) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 2 é aditado o parágrafo seguinte:

"Para este efeito, devem ser utilizados os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.";

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"3. Em caso de renovação ou de readaptação, o gestor da infra-estrutura ou as empresas ferroviárias devem apresentar ao Estado-Membro em questão um dossier com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisará o dossier e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decidirá se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na acepção da presente directiva.

É necessária uma nova autorização de entrada em serviço sempre que o nível de segurança global possa ser afectado pelas obras previstas. Se for necessária uma nova autorização, o Estado-Membro decidirá em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projecto, e notificará a sua decisão à Comissão e aos restantes Estados-Membros.";

c) São aditados os seguintes números:

"4. Sempre que os Estados-Membros autorizem a entrada em serviço de material circulante, compete-lhes assegurar a atribuição de um código de identificação alfanumérico a cada veículo. Esse código deve ser apostado no veículo e figurar num registo nacional de material circulante que obedeça aos seguintes critérios:

- a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;
- b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;
- c) O registo deve ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelos inquéritos designados nos termos dos artigos 16.º e 21.º da Directiva 2004/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade \* ("directiva relativa à segurança ferroviária"); deve igualmente ser acessível, na sequência de qualquer pedido legítimo, às entidades reguladoras designadas nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança \*\*, às empresas ferroviárias e aos gestores das infra-estruturas.

No caso do material circulante que entrou em serviço pela primeira vez num país terceiro, os Estados-Membros podem aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes. Todavia, uma vez que um Estado-Membro tenha autorizado a entrada em serviço desses veículos no seu território, deve existir a possibilidade de obter os dados correspondentes, enumerados nas alíneas c), d) e e) do n.º 5, através do registo.

5. As especificações comuns do registo serão adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, tendo por base um projecto elaborado pela Agência. Esse projecto de especificações deverá incluir: conteúdo, formato dos dados, arquitectura funcional e técnica, modo de funcionamento e normas para a introdução de dados e para a consulta. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Referências da declaração "CE" de verificação e entidade que a emitiu;
- b) Referências do registo do material circulante referido no artigo 24.º;
- c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;
- d) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- e) Dados críticos de segurança relativos ao calendário de manutenção do veículo.

---

\* JO L ... .

\*\* JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).";

10) O n.º 3 do artigo 16.º passa a ter a seguinte redacção:

"3. Na falta de ETI, inclusivamente nos casos em que tenha sido notificada uma derrogação nos termos do artigo 7.º, os Estados-Membros devem enviar aos restantes Estados-Membros e à Comissão, para cada subsistema, a lista das normas técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais. Esse envio deve ser feito até ... \* e, posteriormente, sempre que a lista de normas técnicas sofra qualquer alteração. Nessa ocasião, os Estados-Membros devem indicar igualmente os organismos responsáveis, no caso dessas normas técnicas, pela execução do processo de verificação referido no artigo 18.º.;

11) Ao artigo 17.º é aditado o seguinte parágrafo:

"Nesse caso, as ETI serão sujeitas a revisão nos termos do n.º 2 do artigo 6.º. Se alguns aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais não puderem ser explicitamente tratados numa ETI, deverão ser claramente identificados num anexo à ETI. Nestes casos, é aplicável o n.º 3 do artigo 16.º.";

12) O n.º 5 do artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:

"5. A Comissão instituirá um grupo de coordenação dos organismos notificados (a seguir denominado "grupo de coordenação") que apreciará qualquer questão relativa à aplicação dos processos de avaliação da conformidade ou da adequação para utilização referidos no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º ou à aplicação das ETI relevantes. Os representantes dos Estados-Membros podem participar, na qualidade de observadores, nos trabalhos do grupo de coordenação.

---

\* Um ano após a entrada em vigor da presente directiva.

A Comissão e os observadores devem informar o Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 21.º dos trabalhos levados a cabo no grupo de coordenação. A Comissão proporá, quando adequado, as medidas necessárias para solucionar os problemas.

Quando necessário, a coordenação dos organismos notificados será efectuada de acordo com o artigo 21.º.º";

13) Ao artigo 21.º é aditado o seguinte número:

"4. Caso se verifique que tal é necessário, o Comité pode constituir grupos de trabalho para o coadjuvarem no desempenho das suas funções, em especial com o objectivo de coordenar os organismos notificados.";

14) São inseridos os seguintes artigos:

"Artigo 21.º-A

A Comissão pode submeter ao Comité qualquer questão relativa à aplicação da presente directiva. Se necessário, a Comissão adoptará uma recomendação de execução nos termos do n.º 2 do artigo 21.º.

Artigo 21.º-B

Os Anexos II a VI podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 21.º.º";

15) O artigo 23.º passa a ter a seguinte redacção:

"1. A ordem de prioridade para a adopção das ETI é a seguinte, sem prejuízo da ordem de adopção dos mandatos prevista no n.º 1 do artigo 6.º:

- a) O primeiro grupo de ETI visa o comando e controlo e a sinalização; as aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias; a exploração e gestão do tráfego (incluindo as qualificações do pessoal para os serviços transfronteiriços, com observância dos critérios definidos nos Anexos II e III); os vagões para o transporte de mercadorias; as poluições sonoras associadas ao material circulante e à infra-estrutura. No que diz respeito ao material circulante, será desenvolvido em primeiro lugar o destinado a utilização internacional;
- b) Por outro lado, os aspectos seguintes devem ser tratados em função dos recursos da Comissão e da Agência: aplicações telemáticas para o transporte de passageiros, manutenção, dando-se especial atenção ao problema da segurança, carruagens de passageiros, locomotivas e automotoras, infra-estrutura, energia, poluição do ar. No que diz respeito ao material circulante, será desenvolvido em primeiro lugar o destinado a utilização internacional;
- c) A pedido da Comissão, de um Estado-Membro ou da Agência, o Comité pode decidir, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, elaborar uma ETI para uma questão complementar, desde que diga respeito a um subsistema contemplado no Anexo II.

2. A Comissão adopta, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, um programa de trabalho que respeite a ordem de prioridade indicada no n.º 1 do presente artigo e a de outras tarefas que lhe sejam atribuídas pela presente directiva.

As ETI constantes do primeiro grupo, contemplado na alínea a) do n.º 1, são elaboradas até 20 de Abril de 2004.

3. O programa de trabalho deve compreender as seguintes etapas:
- a) Elaboração, através de um projecto concebido pela Agência, de uma arquitectura representativa do sistema ferroviário convencional, baseada na lista de subsistemas (Anexo II), que permita garantir a coerência entre ETI. Essa arquitectura deve incluir os vários elementos constitutivos do sistema, bem como as suas interfaces; deve servir de quadro de referência para a delimitação dos domínios de aplicação de cada ETI;
  - b) Adopção de uma estrutura-modelo para a elaboração das ETI;
  - c) Adopção de uma metodologia para a análise custos-benefícios das soluções previstas nas ETI;
  - d) Adopção dos mandatos necessários à elaboração das ETI;
  - e) Para cada ETI, adopção dos parâmetros fundamentais correspondentes;
  - f) Aprovação dos projectos de programa de normalização;
  - g) Gestão do período de transição entre a data de entrada em vigor da Directiva 2004/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional \* e a publicação das ETI, incluindo a adopção do referencial a que se refere o artigo 25.º.

---

\* JO L ... .";

16) O n.º 2 do artigo 24.º passa a ter a seguinte redacção:

"2. Será enviada cópia desses registos aos Estados-Membros interessados e à Agência, cópia essa que deverá ser colocada à disposição das partes interessadas, incluindo, pelo menos, os profissionais do sector.";

17) O n.º 1 do artigo 25.º passa a ter a seguinte redacção:

"1. Com base nas informações comunicadas pelos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 16.º, bem como nos documentos técnicos da profissão e nos textos dos acordos internacionais pertinentes, a Agência desenvolverá, em conformidade com os artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ....., que institui a Agência Ferroviária Europeia ("Regulamento relativo à Agência")<sup>+</sup>, um projecto de referencial de regras técnicas que assegure o actual grau de interoperabilidade das linhas e do material circulante que será incluído no âmbito de aplicação nos termos do n.º 3 do artigo 1.º. A Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, analisará esse projecto e decidirá se o mesmo pode constituir um referencial enquanto se aguarda a adopção das ETI.";

18) O Anexo I é substituído pelo texto constante do Anexo III da presente directiva;

19) Ao Anexo III é aditado o seguinte ponto:

"2.4.4: Controlo

Os comboios devem estar equipados de um aparelho de registo. Os dados recolhidos por este aparelho e o tratamento das informações devem ser harmonizados.";

---

<sup>+</sup> Número do regulamento relativo à Agência.

20) Ao ponto 2 do Anexo VII é aditado o seguinte parágrafo:

"Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário <sup>\*</sup>, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva 2004/.../CE <sup>++</sup>, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

---

<sup>\*</sup> JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).";

21) É revogado o Anexo VIII.

### Artigo 3.º

A Comissão tomará todas as medidas necessárias para assegurar que a aplicação das disposições da presente directiva preserve, na medida do possível, os trabalhos de desenvolvimento de ETI já atribuídos no âmbito das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE e para assegurar que os projectos que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento no momento da entrada em vigor da presente directiva não sejam afectados.

### Artigo 4.º

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de ... <sup>\*</sup> e informar imediatamente a Comissão desse facto.

---

<sup>++</sup> Número da directiva relativa à segurança ferroviária.

<sup>\*</sup> 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

Artigo 5.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 29 de Abril de 2004.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

M. McDOWELL

---

**ANEXO I****"ANEXO I****SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE****1. INFRA-ESTRUTURAS**

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade são as das linhas da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes \*, ou incluídas nas eventuais actualizações dessa decisão resultantes da revisão prevista no seu artigo 21.º.

As linhas de alta velocidade compreendem:

- as linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h,
- as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h,
- as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, cuja velocidade deve ser adaptada caso a caso.

Estas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão de tráfego, de localização e de navegação: instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço de transporte de passageiros nestas linhas a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

## 2. MATERIAL CIRCULANTE

O material circulante objecto da presente directiva abrange os comboios concebidos para circular:

- quer nas linhas especialmente construídas para a alta velocidade, a uma velocidade de pelo menos 250 km/h, permitindo, não obstante, em circunstâncias adequadas, atingir velocidades superiores a 300 km/h,
- quer nas linhas mencionadas no ponto 1, quando tal seja compatível com os níveis de desempenho dessas linhas, a velocidades da ordem dos 200 km/h.

## 3. COERÊNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características das infra-estruturas (na acepção lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as do material circulante (incluindo os equipamentos de bordo de todos os subsistemas em causa). Dessa compatibilidade dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

---

\* JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n. °1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

**ANEXO II****"ANEXO II****SUBSISTEMAS****1. LISTA DOS SUBSISTEMAS**

Para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade pode ser dividido nos subsistemas seguintes, que correspondem:

**a) Quer a domínios de carácter estrutural:**

- infra-estrutura;
- energia;
- controlo e comando e sinalização;
- exploração e gestão do tráfego;
- material circulante;

**b) Quer a domínios de carácter funcional:**

- manutenção;
- aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias.

**2. DOMÍNIOS ABRANGIDOS**

A lista das questões ligadas à interoperabilidade está definida, relativamente a cada subsistema, nos mandatos conferidos à Agência para a elaboração de ETI.

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º, esses mandatos serão definidos nos termos do n.º 2 do artigo 21.º.

Sempre que se justifique, a lista das questões ligadas à interoperabilidade incluída nos mandatos é definida pela Agência nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º.

\_\_\_\_\_ "

**ANEXO III**

## "ANEXO I

## SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU CONVENCIONAL

## 1. INFRA-ESTRUTURAS

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu convencional são as das linhas da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes \*, ou incluídas nas eventuais actualizações dessa decisão resultantes da revisão prevista no seu artigo 21.º.

Para efeitos da presente directiva, esta rede pode subdividir-se nas seguintes categorias:

linhas previstas para o tráfego de passageiros;

linhas previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias);

linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias;

nós para o tráfego de passageiros;

nós para o tráfego de carga, incluindo os terminais intermodais;

vias de ligação entre os elementos acima referidos.

Estas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação: instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço de transporte de passageiros a longa distância e o transporte de mercadorias na rede, a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da mesma e a gestão eficaz do tráfego.

## 2. MATERIAL CIRCULANTE

O material circulante compreende todo o material apto a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

comboios automotores térmicos ou eléctricos;

veículos de tracção térmicos ou eléctricos;

carruagens de passageiros;

vagões, incluindo o material circulante concebido para o transporte de camiões.

A construção de infra-estruturas ferroviárias móveis e de equipamento de manutenção é incluída mas não constitui a primeira prioridade.

Cada uma destas categorias deve ser subdividida em:

material circulante destinado a utilização internacional;

material circulante destinado a utilização nacional.

### 3. COERÊNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU CONVENCIONAL

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características das infra-estruturas (na acepção lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as do material circulante (incluindo os equipamentos de bordo de todos os subsistemas em causa). Dessa compatibilidade dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

### 4. ALARGAMENTO DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO

#### 1. SUBCATEGORIAS DE LINHAS E MATERIAL CIRCULANTE

Para assegurar a interoperabilidade de uma forma rentável, serão criadas, se for caso disso, novas subcategorias dentro de todas as categorias de linhas e material circulante referidas no presente Anexo. As especificações técnicas e funcionais referidas no n.º 3 do artigo 5.º podem variar, se necessário, de acordo com a subcategoria.

#### 2. SALVAGUARDAS DE CUSTOS

A análise custo/benefício das medidas propostas tomará em consideração, entre outros factores, os seguintes:

- custo da medida proposta;
- redução dos encargos e custos de capital resultante de economias de escala e de uma melhor utilização do material circulante;

- redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultante do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção;
- benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário;
- aumento da segurança do funcionamento.

Além disso, esta avaliação indicará o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

---

\* JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 85 de 6.7.2001, p. 1).

\_\_\_\_\_ "